

Economia e Finanza

ALITALIA/ Air France o Lufthansa non saranno mai minoranza nella nuova compagnia



INT.
Stefano Paleari

lunedì 29 settembre 2008

Il salvataggio di Alitalia sembra ormai compiuto. Mancano solamente le firme dei sindacati di categoria degli assistenti di volo (Avia e SdL) perché il passaggio della compagnia a Cai diventi definitivo. Una mossa che sembra aver dato il via libera al sì dei sindacati è l'ingresso da subito nel capitale del nuovo vettore di due grossi partner internazionali (Air France e Lufthansa) seppur con quote di minoranza (intorno al 15%).

Che conseguenze avrà questa "presenza" straniera? Ne abbiamo parlato con Stefano Paleari, Direttore Scientifico dell'International Center for Competitiveness in the Aviation Industry (Iccsai).

Professor Paleari, come vede l'ingresso di Air France e Lufthansa nella nuova compagnia?

Il fatto che ci sia il bisogno immediato dell'ingresso di un partner forte nella Cai, vuol dire che l'idea di avere una compagnia nazionale sostanzialmente indipendente è già tramontata.

Perché?

Perché il partner che entrerà condiziona pesantemente le strategie, non solo di Cai, ma di tutta la rete aerea nazionale.

Infatti, due volte all'anno (a giugno e a novembre) si tiene una riunione mondiale (alla Iata) nella quale i vettori dichiarano quali sono le loro intenzioni sulle varie rotte (il cosiddetto scheduling).

Ogni compagnia ha una dotazione di slot che può decidere di occupare oppure no. Quando fa lo scheduling dichiara quali sono gli slot che vuole occupare.

Lei ritiene che in quel caso Cai non sarà "autonoma" nelle decisioni?

Esattamente. In queste riunioni parleranno quelli che se ne intendono. Quando si faranno le valutazioni di tipo industriale nella nuova compagnia parleranno quelli che se intendono.

Ho quindi l'impressione che l'ingresso di una compagnia del calibro di Air France o Lufthansa è del 15% con riferimento al capitale azionario, ma sarà almeno del 51% con riferimento al capitale industriale, cioè rispetto alle politiche della compagnia aerea (rotte, gestione. ecc.).

Eppure c'è chi sostiene che l'ingresso di soci stranieri sarà di minoranza...

Sarà minoranza solo in termini finanziari. Bisogna prendere atto che l'italianità viene mantenuta sotto il profilo societario e non sotto il profilo industriale.

Inoltre, essendo il settore aereo capital intensive, il prossimo aumento di capitale verrà probabilmente sottoscritto dal partner straniero che è più forte, e che di conseguenza aumenterà la sua quota nella società.

Qualcuno ha però dichiarato nei giorni scorsi che in caso di aumento di capitale il socio straniero non potrà mai arrivare a detenere più del 49% della compagnia...

Bisogna effettivamente vedere se questo sta scritto da qualche parte. Mi sembra però strano che il partner straniero non possa fare un'operazione del genere: sarebbe controproducente per la Cai stessa. Se volesse comprare più aerei non potrebbe farlo qualora i soci italiani non abbiano le risorse per farlo, mentre quelli stranieri sì?

Quali differenze ci saranno per il nostro sistema del trasporto aereo se la "maggioranza" verrà acquisita da Air France piuttosto che da Lufthansa?

Io sono sempre stato un sostenitore di una maggiore sintonia di Lufthansa con il nostro sistema.

Ritengo però che la vera domanda da fare sia questa: riusciremo a separare il destino della Cai da quelli della politica del trasporto aereo italiano?

Mi spiego: le ultime evoluzioni sulla Cai, sulle firme dei sindacati, sono interessanti dal punto di vista politico, ma non mi appassionano. Il vero problema è quale grado di autonomia si vuol dare alle società di gestione aeroportuale e ai sistemi regionali.

Adesso che la vicenda Alitalia ha trovato una soluzione, cerchiamo di guardare oltre e di capire come sarà il sistema del trasporto aereo.

Lei come vorrebbe che fosse?

Vorrei che entro 30 giorni si arrivasse a un sistema tariffario semplificato (deve essere un distillato dell'attuale delibera Cipe e delle linee guida Enac) e molto flessibile (deve dare adeguata flessibilità ai diversi aeroporti), accompagnato da un piano di investimenti da parte dei gestori in grado di soddisfare le loro esigenze e quelle del mercato.

Mi sto poi chiedendo se potrebbe essere utile costruire una sorta di coordinamento transregionale tra gli aeroporti del Nord da un lato e quelli del Centro-Sud dall'altro, che hanno caratteristiche diverse.

A proposito di aeroporti, non crede che Malpensa possa essere penalizzata se Air France accrescesse la propria forza nella Cai?

No, credo che rispetto ad alcuni mesi fa la situazione sia cambiata. Il sistema del Nord ha già incominciato a organizzarsi.

La Sea ha dovuto rimboccarsi le maniche, ha cercato di attirare nuovi vettori con prospettive di medio-lungo termine e ha saturato una parte degli slot liberati da Alitalia. Il risultato di questo lavoro è che la perdita accumulata da Malpensa è inferiore alla perdita che avrebbe dovuto registrare solamente per lo spostamento dei voli Alitalia a Fiumicino.

Sicuramente la liberalizzazione degli accordi bilaterali aiuterebbe Malpensa in questo suo "recupero"...

Credo che sia politicamente inaccettabile che siano congelati gli accordi bilaterali senza che l'aeroporto di Malpensa ne abbia un beneficio.

Il salvataggio di Alitalia (che non è gratis, ma viene pagato da tutti i contribuenti) ha significato salvare di più il sistema aeroportuale romano.